

**НИКИТА КУЗНЕЦОВ**

# **ПОЛЯРНЫЕ КАПИТАНЫ**

**РОССИЙСКОГО  
И СОВЕТСКОГО ФЛОТА**



Москва  
2014

УДК 821.161.1  
ББК 26  
К891

## СОДЕРЖАНИЕ

М. П. Васильев — первый командир «Ермака» .....	4
М. Я. Сорокин — патриарх русского ледового плавания .....	13
Трудная судьба Ю. К. Хлебникова.....	23

Даты, относящиеся к периоду до 1918 г., приводятся по юлианскому (старому) стилю. После 1918 г. по григорианскому (новому) стилю.

ISBN 978-5-98797-084-3

© Paulsen, 2014  
© Кузнецов Н. А., 2014



\* \* \*

*Не зовут нас к себе города,  
Не рисует портреты художник.  
Тяжелы мы, как наши суда,  
И, как наши суда, мы надежны.  
И в шторма, и в полярную ночь  
Не кончается наша работа:  
Мы любому готовы помочь,  
Моряки ледокольного флота.*

«Ермак»  
готовится выйти  
на испытания,  
Ньюкасл-на-  
Тайне, февраль  
1899 г.

Строки ученого и барда А. М. Городницкого прекрасно отражают суть работы капитанов и экипажей ледоколов. О них образно и емко сказал писатель-моряк В.В. Конечный, сам неоднократно ходивший по Северному морскому пути: «Ледоколы похожи на безжалостных, перегруженных операциями хирургов. На ледоколах служат, на транспортах — работают».

Капитаны судов ледового плавания во все времена относились к элите флота. Это связано с условиями, в которых им приходится работать, разноплановостью выполняемых задач, огромной ответственностью. Ледоколы и, соответственно, их капитаны всегда были немногочисленны, и увековечения памяти достоин практически каждый из них. Мы расскажем лишь о трех выдающихся моряках из целой плеяды покорителей ледовых морей — М. П. Васильеве, М. Я. Сорокине и Ю. К. Хлебникове, чьи биографии были так или иначе связаны с ледоколом «Ермак».

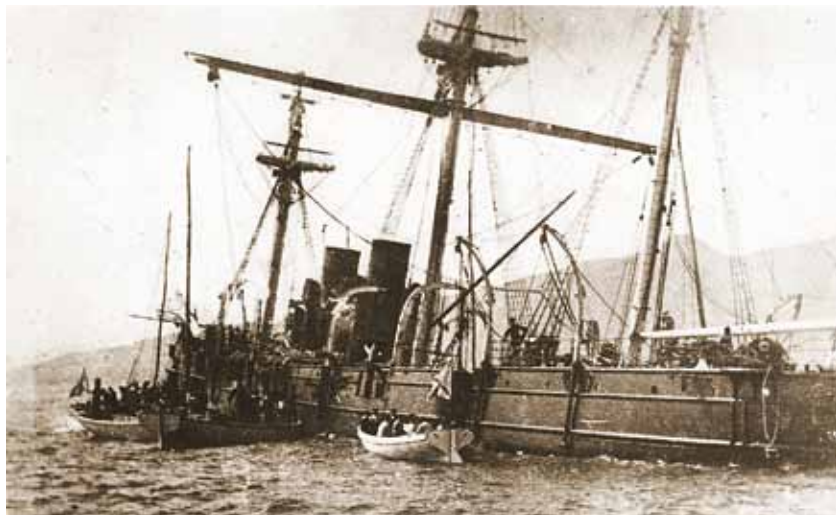
## М. П. ВАСИЛЬЕВ — ПЕРВЫЙ КОМАНДИР «ЕРМАКА»

Михаил Петрович Васильев родился 17 октября 1857 г. в городе Петрокове Царства Польского (часть Российской империи до 1917 г.) в семье отставного полковника. 25 ноября 1873 г. Михаил поступил на службу вольноопределяющимся кондуктором 2-го класса, т. е. чертежником, в Варшавское крепостное инженерное управление. Но уже в 1874 г. он решил избрать карьеру моряка и стал кадетом Морского училища (так с 1867 по 1891 гг. назывался Морской корпус). Через пять лет, 30 августа 1879 г., Васильев получил чин мичмана. Во время обучения он в 1878 — 1879 гг. совершил заграничное плавание на фрегате «Минин».

Службу молодой офицер начал на Балтийском море, в 4-м флотском экипаже, а 1 февраля 1882 г. его перевели на Тихий океан, в Сибирскую флотилию. Основной задачей ее кораблей считалась охрана природных богатств Дальнего Востока от иностранных браконьеров.

В 1883 — 1887 гг. Васильев служил ревизором на клипере «Абрек». В его должностные обязанности, помимо общей корабельной службы, входило заведование всеми денежными капиталами, материальная ответственность за содержание частей судового имущества, ведение де-

Крейсер «Витязь» после аварии, 1893 г.



лопроизводства. «Абрек» совершал походы в Японское, Охотское и Берингово море, причем во время плаваний велись гидрографические работы. Принял в них участие и Васильев — в проливе Кии, у юго-восточного берега полуострова Терпения (остров Сахалин), острова Тюлений, островов Феклистова и Большой Шантар. 1 января 1884 г. его произвели в чин лейтенанта.

М. П. Васильев покинул Дальний Восток 16 октября 1887 г. на пароходе Добровольного флота «Москва», во главе эшелона уволенных в запас нижних чинов Сибирского экипажа. В январе следующего года его официально перевели в Балтийский флот и зачислили в 1-й флотский экипаж. В 1888 — 1889 гг. Михаил Петрович учился в Минном офицерском классе — учебном заведении, предназначенном для подготовки офицеров-специалистов, после окончания которого получил звание минного офицера 2-го разряда (с 1892 г. — 1-го).

3 октября 1889 г. Васильева назначили минным офицером корвета «Витязь». Этот корабль получил известность благодаря совершенному в 1885 — 1889 гг. кругосветному плаванью под командованием капитана 1-го ранга С. О. Макарова, во время которого в Тихом океане проводились систематические океанографические исследования. Их результаты вошли в книгу С. О. Макарова ««Витязь» и Тихий океан».

В сентябре 1891 г. «Витязь» вновь отправился на Дальний Восток. Во время этого плавания М. П. Васильев

В кают-компании крейсера «Витязь», 1892 — 1893 гг.

Слева направо: помощник старшего инженера-механика

В. А. Обнорский, лейтенант

И. И. Чагин, мичман

О. О. Рихтер, врач

И. В. Ястребов, врач

П. М. Губарев, неизвестный чиновник,

неизвестный врач, лейтенант

А. А. Зуров, старший

инженер-механик

Т. Ф. Загуляев, лейтенант

М. П. Васильев.



Капитан  
2 ранга  
М. П. Васильев —  
командир  
ледокола  
«Ермак»

исполнял должность старшего офицера. Кораблю, с 1892 г. числившемуся крейсером 1 ранга, не повезло. 28 апреля 1893 г. у восточного побережья Корейского полуострова, при входе в бухту Порт Лазарева, он выскочил на камни, не отмеченные на карте. Спасательные работы продолжались до 31 мая, и казалось, что «Витязь» удастся спасти, но, увы... Его корпус был разрушен внезапно налетевшим штормом. 20 июня большинство моряков во главе с командиром крейсера капитаном 1 ранга С. А. Зариным отправились во Владивосток. На месте крушения остались М. П. Васильев и 11 матросов — для наблюдения за обломками корабля и охраны спасенного имущества.

После этого Васильев вернулся на Балтику. 16 января 1894 г. он женился на дочери генерал-лейтенанта Эгерштрема Марии Николаевне, 20 октября у них родился сын Владимир. 14 мая 1896 г. Васильева произвели за отличие в капитаны 2 ранга. В 1894 — 1896 гг. он командовал миноносцами «Котка», № 102, «Сокол», а 1 января 1897 г. получил назначение на должность старшего офицера эскадренного броненосца «Император Николай I».

В это время по инициативе адмирала С. О. Макарова на английской верфи «Армстронг, Витворт и К<sup>о</sup>» в Ньюкасле началось строительство первого в мире линейного ледокола «Ермак». Неизвестно, где и когда познакомились два выдающихся моряка, но именно Васильеву Макаров предложил вступить в командование строящимся судном.

В книге ««Ермак» во льдах» Макаров отметил: «В течение лета 1898 г. я командовал Практической эскадрой Балтийского моря и потому не мог лично следить за ходом работ на «Ермаке». В половине лета туда отправился избранный мною в командиры капитан 2-го ранга Михаил Петрович Васильев. Он только что этой весной вернулся из Тихого океана, где был старшим офицером на броненосце «Император Николай I». Это — человек с большими познаниями и удивительно приятным характером. Я впоследствии был всегда очень доволен этим выбором».

Церемония спуска ледокола на воду состоялась 17 октября 1898 г., его «крестной матерью» стала М. Н. Васильева. Достройка и испытания «Ермака» заняли немного времени, и уже 4 марта 1898 г. он пришел в Кронштадт. Работа для ледокола нашлась сразу же: не заходя в Санкт-Петербург, где ему готовилась торжественная встреча, «Ермак» отправился к Ревелю, у которого освободил затертые льдами пароходы.

В 1899 — 1900 гг. ледокол принадлежал Министерству финансов и ходил под флагом коммерческого флота, а его команда состояла из гражданских моряков, нанятых по вольному найму — за исключением командира и нескольких флотских офицеров. Такое положение дел предопределило дальнейшие дискуссии об использовании «Ермака» и, в конечном итоге, его судьбу на три с лишним десятилетия. Минфин прежде всего хотел получать прибыль, Макаров же стремился заниматься научными исследованиями. И на первом этапе добился своего — в 1899 г. «Ермак» отправился в Арктику.

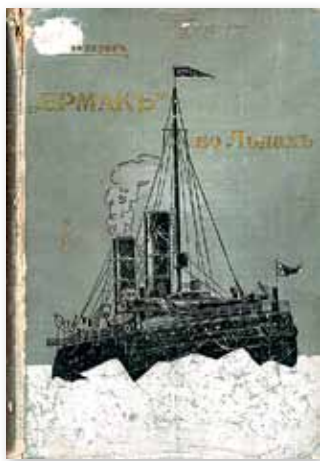
Первое плавание продолжалось с 29 мая по 14 июня. В районе южной оконечности Шпицбергена в корпусе обнаружилась течь, пришлось возвращаться обратно в Ньюкасл для ремонта. К счастью, повреждения корпуса оказались незначительными, и в целом экспедицию признали достаточно успешной.

Второе плавание началось 14 июля, а закончилось 16 августа. Маршрут его также проходил в районе Шпицбергена. Были проведены научные исследования, установлены бетонные знаки-«марки» на приметных местах побе-

Адмирал  
С. О. Макаров  
на палубе  
«Ермака» во  
время первого  
арктического  
плавания,  
1899 г.







Обложка  
первого  
издания книги  
С. О. Макарова  
«"Ермак"  
во льдахъ»  
(СПб., 1901)

режья. Во время похода ледокол получил пробоину в носовой части, но, несмотря на это, Макаров планы менять не стал, и некоторое время «Ермак» шел с затопленным носовым отсеком.

По итогам двух плаваний Макаров написал книгу «"Ермак" во льдахъ», вышедшую в 1901 г. Большую ценность представляли результаты научных наблюдений, причем некоторые из них являлись своего рода новинками. Например, Макаров изобрел способ счисления пути корабля во время ледового плавания. Было отснято немало киноматериала. Опыт летней экспедиции показал, что хотя льды и не

являются непреодолимым препятствием для ледокола, все же прочность корпуса обеспечена недостаточно.

Причиной повреждений признали слабость носовой части — там по образцу ледоколов «американского» типа был установлен носовой винт. Если для работы на Балтике или на Великих Озерах, где и родилась такая конструкция, она подходила как нельзя лучше, то для плавания в полярных морях обводы носовой части требовалось изменить, а винт убрать.

После длительных и острых дискуссий между Макаровым и членами межведомственной комиссии 18 ноября 1899 г. последовало решение о перестройке носовой части на заводе Армстронга. Британцы успешно выполнили работы и в сентябре 1900 г. на воду спустили переделанную носовую часть. Изменение ее формы ничуть не повлияло на качество работы ледокола на Балтике, но при этом значительно увеличились возможности полярного плавания. Однако в этот период Макаров уже не мог уделять много времени своему детищу. «6 декабря состоялось мое назначение Главным Командиром Кронштадтского порта. На этой должности я не был так свободен, как прежде, когда был старшим флагманом, и с этого времени я уже никогда не мог лично плавать на ледоколе. Все последовавшие рейсы он совершал со своим командиром М. П. Васильевым, который мастерски управлялся с этим своеобразным кораблем», — писал адмирал.

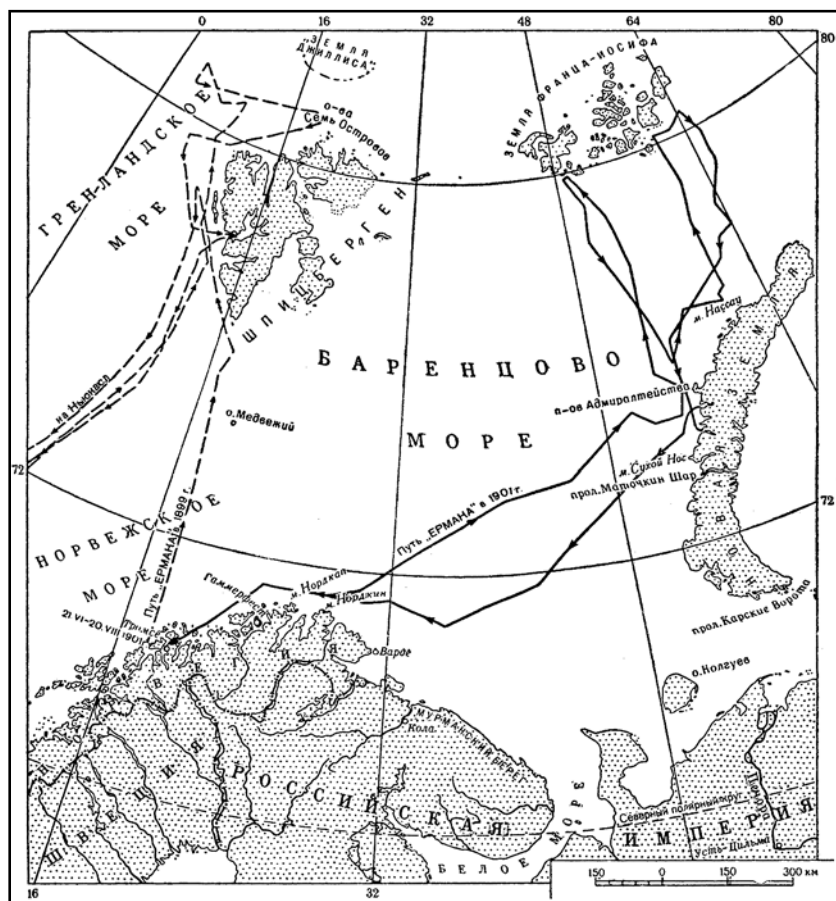
Важную роль сыграл «Ермак» в спасении броненосца береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин», который 13 ноября 1899 г. в результате навигационной ошибки выскочил на отмель у юго-восточного берега острова Гогланд. Сразу же снять с мели броненосец не удалось, и спасательные работы пришлось отложить до весны. При этом возникла опасность того, что льды раздавят корпус броненосца. Тут-то и понадобился «Ермак». Кроме того, на ледоколе к «Апраксину» доставлялись различные материалы и уголь. В апреле 1900 г. «Ермаку» удалось стащить броненосец с каменной гряды и благополучно привести его в Аспе.

«Ермаку» и его доблестному командиру капитану 2-го ранга Васильеву «Апраксин» обязан спасением. В непроглядную снежную метель броненосец, обмотанный вытянутыми в струну цепями, стальными и пеньковыми тросами, прикреплявшими тысячу пятьсот квадратных футов пластырей, шел семь часов в струе «Ермака» ледяными полями между отдельными глыбами торосистого образования и каналом, пробитым в сплошном льде, и ни одна цепь, ни один трос не были перерезаны льдом», — писал Макарову контр-адмирал З. П. Рожественский, командир Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота.

В марте 1901 г. Макаров предложил министру финансов С. Ю. Витте проект новой полярной экспедиции, в задачи которой входило исследование находящихся к северу от Шпицбергена земель, северной и западной частей Карского моря. Идею рассматривал председатель



М. П. Васильев  
во время  
первого  
плавания  
«Ермака»  
в Арктику



Карта плаваний «Ермака» в 1899 и 1901 гг.

Департамента промышленности, наук и торговли Государственного совета адмирал Н. М. Чихачев, который выдал отрицательное заключение. Не поддержал предложение и Витте. Экспедиция все-таки состоялась, но район исследований ограничивался северным и западным побережьем Новой Земли.

Поход длился с 16 мая по 1 сентября 1901 г. Лды у северной части Новой Земли оказались непроходимыми для «Ермака». Тем не менее удалось достигнуть немалых успехов: были сделаны два рейса к Земле Франца-Иосифа, составлена карта Новой Земли от Сухого Носа до полуострова Адмиралтейства, собрано большое количество материалов по гляциологии, проведены глу-

боководные и магнитные исследования. Практически все ученые, принимавшие участие в плавании, оставили записки и отчеты, в которых высоко оценивали полученные результаты.

Опыт первых лет эксплуатации «Ермака» оказался просто бесценным. Ледокол был, по сути, «экспериментальным стендом», на котором отрабатывались конструкторские решения, способы ледового плавания и т. д. Новую информацию давали не только успехи, но и буквально каждая поломка, каждая пробойна. Огромна заслуга командира судна — М. П. Васильева. 1 февраля 1900 г. Макаров писал ему: «Ваша работа с «Ермаком» составляет добрую славу, и мне крайне радостно слышать от всех самые лучшие отзывы».

Вскоре после плавания к Новой Земле М. П. Васильев вернулся на военный флот. 8 октября 1901 г. «по соглашению Отдела торгового мореплавания и личному приказанию главного командира Кронштадтского порта адмирала Макарова» лейтенант А. К. Цвингман принял ледокол «Ермак» от капитана 2 ранга Васильева и вступил в командование. Некоторое время Михаил Петрович командовал мореходной канонерской лодкой «Отважный», а в 1903 г. он занимал должность заведующего миноносцами и их командами 20-го флотского экипажа.

После неудачного начала Русско-японской войны пост командующего флотом в Тихом океане принял вице-адмирал С. О. Макаров, который вскоре предложил Васильеву стать флаг-капитаном своего штаба. Эту должность он занял 9 марта 1904 г., а уже 28-го числа вышел приказ о назначении Васильева командиром эскадренного броненосца «Цесаревич». Но в командование кораблем он вступить не успел...

Утром 31 марта, узнав о гибели миноносца «Страшный» в бою с японцами, Макаров приказал немедленно выходить в море. В 9.43 на расстоянии двух миль от берега «Петропавловск» правым бортом коснулся мины. Ее взрыв вызвал детонацию боезапаса на самом броненосце, который затонул через 2 минуты. Погибло около 650 человек, в том числе С. О. Макаров, начальник его штаба контр-адмирал М. П. Молас, известный художник-баталист В. В. Верещагин. Спасти удалось всего 80 членам экипажа.